EL ASTILLERO

EL ASTILLERO

Nº 2

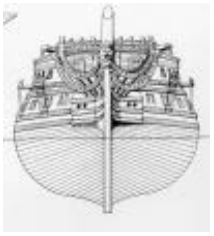
Nº 2

Marzo de 2003

Revista de Modelismo Naval no profesional

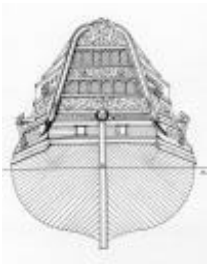
Nº2

EL ASTILLERO



Articulistas en este número
(por orden alfabético)

Antonio Arvide Limón
Almudena Bernal González
Borja García Cabellos
Ramón García-Tuñón López
Pedro Mangado



Maquetación y editorial:

Borja García Cabellos

Índice:

Editorial	**1**
El pañol del Contramaestre (II)	**2**
La vida junto a un modelista	**4**
Las enfermedades del Navegante (I): El escorbuto	**6**
El San Juan Nepomuceno de Artesanía Latina	**9**
Bibliografía Naval Comentada (I)	**15**
La nao Santa María. Así la construí (II).	**22**

EDITORIAL

Quiero comenzar este segundo editorial dando las gracias, públicamente y en voz alta a todas aquellos personas, que tras la salida del primer número nos habéis escrito felicitándonos por la iniciativa y suscribiéndoos a la publicación.

En nombre de todos los que creemos en el modelismo y en la difusión de los conocimientos que sobre el atesoramos: GRACIAS.

Así mismo os animo a que inauguremos entre todos una sección de *Cartas al Director*, en la que quien quiera exponga dudas, quejas, opiniones y comentarios. Incluiremos todas las que lleguen, y contestaremos aquellas que lo exijan.

Como pudisteis ver en el número anterior aquí cabe casi cualquier tema: historia, historias, construcción e información de lo mas variada. Es por ello por lo que no va a ser fácil la existencia de secciones fijas, con excepción, quizá, de la que os proponemos líneas atrás.

Además de todo ello, seguimos necesitando artículos, si queremos que este proyecto sobreviva. Es fácil, solo tenéis que decidiros a poner en **"**negro sobre blanco**"** vuestras propias experiencias, alegrías y frustraciones en esos proyectos que emprendisteis y que llegaron a puerto. O vuestras historias de la mar; me consta que algunos sois o habéis sido profesionales de la navegación, o habéis tenido en algún momento de vuestra vida relación con ella, y tenéis **"**batallitas**"** que contar, miles de experiencias y anécdotas que, por estar fuera del alcance de los que vivimos tierra adentro, se convierten en únicas y especiales.. Este es el lugar adecuado. Animaos y compartidlas.

Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.

La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores.

EL PAÑOL DEL CONTRAMAESTRE (II)

Ramón García-Tuñón López[1]

CUADERNAS:

Madera :

La mejor madera para darle una buena rigidez al casco es un contrachapado de unos 5 a 8 mm. , dependiendo del tipo y tamaño del casco, lo que nos facilitara además el biselado y claveteado de las tracas.

Biselado :

El biselado de las cuadernas consiste en rebajarlas por sus bordes de proa las que van de la cuaderna maestra hacia proa y por sus caras de popa las que van de dicha cuaderna hacia popa. Es muy conveniente ir probando el ajuste de cada traca a la cuaderna para ver bien el biselado que hemos de darle ya que una veces, según la curvatura que tome el casco habrá que biselar mas o en ocasiones, sobre todo en la parte central no hará falta hacerlo.

Fijación :

Antes de fijar definitivamente las cuadernas a la quilla es una buena practica marcar con un lápiz la parte central superior de las mismas y comprobar que así quedan centradas correctamente con el eje de la quilla.

Al mismo tiempo es necesario que todas queden en un mismo plano en la parte superior, excepto las que deban sobresalir por diseño de construcción, p.e. cuando van a soportar una cubierta superior o el castillo de proa. En caso de que no queden todas a la misma altura será conveniente rebajar las muescas de la quilla o de la propia cuaderna pero nunca la parte superior de la misma ya que ello nos deformaría las líneas del casco.

DETALLES DE ADORNO

Los detalles y adornos que coloquemos en nuestro modelo, siempre ayudaran a hacerlo mas real. Cubos, barriles, balas, oficiales, marineros, rádares, bocinas, faros, etc. Etc. Hacen mas real la maqueta, pero teniendo siempre en cuenta dos principios:

1. no recargar excesivamente el modelo pues nos daría la impresión de un bazar “todo a cien” y además debemos tener en cuenta que en un barco todo va perfectamente colocado en sus respectivos pañoles y lugares de ubicación.
2. tener muy presente la escala de estos elementos ya que entonces nos desfiguraría la maqueta y suelen ser detalles que “cantan” mucho: imaginémonos un marinero que al aplicarle la escala del barco resultase en la realidad un tiarrón de 10 m.

DOBLE FORRO

El doble forro deberá siempre ir pegado. Se pueden seguir diversos métodos:

a. Empleando cola de contacto. Para ello se extiende la cola sobre el primer forro y sobre las tiras de forrado, se espera a que este seca la cola al tacto y se van colocando las varillas. Es conveniente pasar un rodillo sobre la varilla para que la adherencia sea total. Las varillas de forrado deben de

[1] Capitán retirado de la marina mercante

seguir la colocación de las tracas del primer forro.

b. Cola blanca de carpintero. Para ello es necesario cortar las varillas de forrado en tramos de 10 a 15 cts. Pues así se facilita mejor el pegado. Hay que procurar que los cortes no caigan todos en la misma vertical. Lo mejor es pegar la tira de abajo comenzando su extremo hacia la mitad de la superior.

Si se necesita imitar un claveteado, se pueden meter clavitos pequeños y se les corta la cabeza a ras del forro.

Finalmente se le da un barniz tapa poros y se le da un lijado fino con lana de aluminio. Luego se pinta o barniza definitivamente.

Truco: para encolar las tracas del doble forro, pones en la mesa de trabajo una cinta adhesiva con el lado de pegar hacia arriba. Pones encima las tracas y las puedes encolar perfectamente sin que se te muevan.

ENJARETADOS

Para armar los enjaretados que vienen despiezados, es conveniente aplicar una gotita de cola blanca en cada encastre. Yo utilizo una punta de broca vieja de 0,5 mm para aplicarla. Así evitamos que se nos deforme mientras lo vamos montando. También es conveniente el ir montando las varillas en horizontal y vertical, o sea en ángulo recto.

ESCALAS METALICAS

Para construir escalas metálicas, de las que van en mamparos, palor, etc., se pueden utilizar trocitos de alambre doblados como si fueran grapas de escritorio. También nos puede servir perfectamente las grapas normales, escogiendo el tamaño y separándolas de su tira, una a una. Se marcan los agujeros donde van a ir colocadas y perforamos con un mini taladro. Con una gotita de cianocrilato las pegamos en su sitio y ya esta. Luego pintar y listo.

LA VIDA JUNTO A UN MODELISTA.

Por Almudena Bernal

Estas palabras tienen la sana intención de homenajear a todas aquellas mujeres abnegadas, pacientes e incluso me atrevería a llamarlas "santas", que comparten vivienda con un modelista.

Un modelista es un tipo hogareño que mata sus horas de ocio en casa. Esto significa que vas a contar con ese mismo tiempo para ti misma. ¡Mas te vale haber encontrado ya un buen hobby o varios si son pequeños!

A pesar de los pesares, acabarás hastiada de hacer lo que te da la gana y en un instante determinado, se te encenderá una bombilla y te preguntarás: ¿donde está mi "bicho"? (Me consta que el modelista transformará esta cuestión en la siguiente afirmación: "mi mujer ha querido decir que va a incordiarme"). No tendrás que ir muy lejos para encontrarle; seguirás la música que se oye de fondo y al ir aproximándote es posible que escuches alguna que otra palabra malsonante. No te preocupes, no eres tu la culpable, ni siquiera aun ha advertido que te encuentras tras el.

¿Que es lo que pasa?, pues poca cosa mujer, solamente se ha vuelto a cargar un sotrozo del palitroque mayor de su barquito. ¿Mas tranquila?

Ni por asomo se te ocurra consolarle: "... mas se perdió en Filipinas y volvieron todos silbando..." ¡No¡ ¡My God¡, no cometas ese error.

Es mas, no es el momento ideal para abrir la boca. Si, se que llevas el cañón preparado y tienes muchas cositas que contarle, pero, hazme caso, déjalo para otro año, gira en redondo sobre tus pies con una sonrisa de oreja a oreja en la que se pueda leer: ¡como está el patio¡, ¡está torpe el chaval¡. Te diriges a otra estancia donde podrás soltar la carcajada gratamente retenida y ya que estás allí, te armas con la plancha y adujas sus camisas con la certeza de que el estará haciendo lo mismo con sus cabos. ¿Acaso no es tierna y conmovedora la situación?

Debes estar en todo momento preparada, presta y dispuesta a admirar lo que acaba de hacer. Para ello sería conveniente confeccionar una lista con los adjetivos calificativos mas adecuados y grandilocuentes que ponderen su obra como el espera. A saber: maravilloso, excelente, fantástico, genial, milagroso, prodigioso, portentoso, sobrenatural, estupendo, extraordinario, magnífico, soberbio... ¿Captas la idea?

No desesperes, habrá momentos que puedas compartir con el, véase la cena. Para calcular con exactitud el momento en el que os dispondréis a degustar los alimentos, puedes indagar diciéndole: ¡cariño, a cenar¡. Si te contesta: ¡Ya voy¡, aun tienes media hora, tiempo suficiente para hacer una ensalada y una tortilla. Si la respuesta fuera: ¡dame cinco minutos!, vas sobrada para asar una paletilla de cordero.

Y, olvídate de las sobremesas. El pobre hombre ha pospuesto y sacrificado por ti el hacer un nudo de esos mil

quinientos que le corresponden por jornada diaria. ¿No es como para sentirse halagada?

Mas su velada acaba de empezar, ha de descansar de sus quehaceres en " el astillero"; se "enchufla" a internet donde chatea con sus "coleguis". ¿Para charlar de que?, ¿de mujeres tal vez?. ¡Que no¡, ¡que te vuelves a colar¡, ¡que "La Niña", "La Pinta" y "La Santa María", independientemente de lo que sus nombres te sugieran, no son damas de mala reputación, sino carabelas¡ ¡Casi con La Iglesia has topado!

Si no quieres que te deje completamente de lado, interésate o al menos hazle ver hasta que punto "te pone" su mundo y lo que hace. Abórdale, ruégale que te cuente... pero no te sorprendas cuando de su boca surja una verborrea de frases sin sentido, como por ejemplo: "...un sotrozo es un grueso cabo que sirve para unir las arraigadas de los obenques de los masteleros con los de los palos machos".

¡Ahí es "na"¡, toda mi vida pensando que un sotrozo era un "palabro" y ahora resulta que es un "cordelillo gordo". ¿Y que te parece esta otra perla?: "Voy a preparar las lombardas[1] pintándolas y montándolas en sus cureñas con sus aparejos". ¡Con lo ricas que están con manzana y patatitas¡ En ocasiones es peor el remedio que la enfermedad, es decir, si le pides que te explique cabe la posibilidad de que tu deseo se cumpla.

Probablemente encuentres un placer especial al decorar tu casa. Pues comienza a temblar y a asustarte de verdad; el modelista es un duro y serio competidor en estos temas. El no va a jugar con los colores, la combinación de estilos, la búsqueda de determinados ambientes con luces indirectas, etc.

El, te va a jugar una mala pasada con los espacios, pues los barquitos no son pequeños que digamos con toda su arboladura enhiesta, pero ¿que me dices de las dimensiones de la urna en la que van a quedar protegidos?

¡Espabila!. Desde el preciso momento en el que inicie la elaboración de un barquito ponte a pensar cual podría ser su ubicación definitiva, salvo que prefieras dejarlo en sus manos y acabes perdiendo "for ever and ever" aquellos rincones tanto te gustaban. No olvides además que su cabeza es una máquina de nuevos proyectos y de nada sirve comentarle: "cariño, ¿compramos casa o vendemos barcos?"

Seamos justas. Sus barcos están hechos al detalle y el resultado final es mas que satisfactorio. La pena es que su escala no sea la real.

Me gusta el entretenimiento de mi chico, tanto que creo que me ha picado el gusanillo del modelismo y he decidido menguar la economía familiar e incrementar las arcas de Billing Boats: ¡Cariño mío!, ¿por que no me regalas la maqueta de ese barquito vikingo que tanto me apasiona?

[1] Lombardas o bombardas son sinónimos

LAS ENFERMEDADES DEL NAVEGANTE (I): EL ESCORBUTO

Por Dr. Antonio Arvide Limón[1]

Pocas enfermedades han modificado tan profundamente la historia de la Humanidad como el Escorbuto, asumiendo que en el momento en que la Tecnología permitió los viajes por la Mar, la incertidumbre en la Salud y la sobrevivencia de los navegantes los impidió inexorablemente.

De tal suerte que las singladuras se limitaron a ser de cabotaje y por períodos en la mar menores a tres meses.

La Historia de la Navegación, la cual y sin temor a aventurarse a ser demasiado categórico, resulta ser la misma crónica de los avatares de la humanidad completa, en tiempo y espacios, la podemos dividir mediante el meridiano de conveniencia entre los viajes largos y los cortos.

Imaginemos, pues que y quienes podríamos ser, si los viajes de descubrimiento se hubiesen adelantado unos dos o tres siglos, o los viajes de intercambio comercial que arrastraron en su estela a las culturas y conocimientos de las naciones, quedando estibados en “aquello” que es el mundo actual.

Los Navegantes, esos seres magníficos que hasta fechas todavía presentes en la bitácora de la memoria de muchos, se daban a la mar, a lo desconocido, confiando en la suerte del Piloto y de la titubeante presencia de los astros en el cielo.

Seguramente padecieron el miedo, humanos, a final de cuentas y testigos de la desgracia perenne en la mar, hubieron de buscar explicaciones, cierto que no todos fueron alarde de ilustración y por ello, se dieron el consuelo de atribuir en lo que en ese momento era inexplicable, a la fácil resolución de lo sobrenatural, que no es ni más ni menos que el sano y cuerdo temor a la muerte.

Los Navegantes, que por fuerza debían haber padecido y/o haber asistido a sus compañeros de viaje, en los sufrimientos que causa esta enfermedad, fundamentaron su resistencia a cruzar los océanos en el recurso que “su Tiempo y Circunstancia” les ofreció generosamente, el Temor de ofender a Díos y ser castigados en las latitudes donde terminaba el mar océano, o ser devorados por monstruos temibles, por ello que se negaron por tanto y tanto tiempo a navegar sin dejar de tener visible la Tierra.

Esta enfermedad es dramática, plena en excesos, de una impiedad avasallante en sus signos y síntomas, que tan súbitamente se presenta como abandona a su víctima, sí este sobrevive.

La asociación de la cura con medrar en tierra unos días, luego entonces se interpreto como la incapacidad “espiritual” del hombre para navegar, hasta el siglo XIX.

La palabra Escorbuto proviene de la latinización de la voz eslava scorb, que es el equivalente al genérico utilizado para designar a enfermedad en esta lengua, la

[1] Maestro en Ciencias de Salud Ambiental
Ex Teniente de Corbeta, Sanidad Naval

primera mención formal en reportes de navegantes de los daños causados en forma de epidemia en una tripulación la podemos consignar a Vasco de Gama, de todos conocido, como el Escorbuto diezmo a la flota del Portugués.

Clínica.-

Esta enfermedad se presenta a la ausencia de la Vitamina "C" o ácido ascórbico, sustancia elemental que interviene directamente en el proceso de la producción del Colágeno, que en el ser Humano viene siendo el pegamento universal, que nos mantiene unidos a nivel de Anatomía Microscópica.

Existen dos maneras de presentarse esta enfermedad, la aguda, que es la que nos ocupa y la crónica que es la que puedo observar en mis paisanos desnutridos, ahora víctimas del Neoliberalismo (de esta aseveración me hago totalmente responsable).

La forma aguda, la que es causada por la ausencia total de la Vitamina "C" en la alimentación, es de presentación súbita, quizá a las 4 o 6 semanas (dependiendo del estado anterior del paciente) que inicialmente genera un estado de fatiga constante y progresiva, así como la sensación de nauseas.

Conforme avanza esta enfermedad, se presentan dolores musculares y en las articulaciones, imaginemos pues a un Marino, obligado a la maniobra del buque mediante su trabajo físico, sin poder comer y retener el alimento por las nauseas, extremadamente fatigado, con dolor que aumenta al movimiento de las extremidades y en la inmensidad de la mar...

Una vez que ya se encuentra en tal estado, se le presentan sangrados en las uñas, causando aumento de volumen en las puntas de los dedos, es decir, imposibilitándole el cumplir con sus tareas.

Estas hemorragias se le presentan además en las articulaciones, usualmente las del hombro y cadera, pero como esta sangre no tiene salida, se le hinchan considerablemente todas las coyunturas.

Para que a los dos o dos y medio meses de travesía se le hinchen extremadamente las encías, llenándoseles de bubones causadas por las hemorragias, las cuales tenia que vaciar mediante un corte en este tejido tan sensible, obviamente perdiendo algunos dientes y mirándose de color púrpura los labios y encías.

En ese estado, los Navegantes podían fallecer por cualquier complicación eventual a bordo, por ejemplo un leve catarro, se tornaría en una Neumonía fulminante, una pequeña contusión en una hemorragia severa y cualquier herida de inmediato se convierte en un absceso considerable.

Sí se sobrevive a todo lo antes mencionado, la evolución natural de esta enfermedad. O sea sin contar con remedio alguno, llevaba a la muerte tras de un estado febril y convulsiones generalizadas.

Ahora bien, todo este tormento, cesa casi de inmediato, en tres o cuatro días a la ministración de la Vitamina "C", la cual en su forma natural es la más eficiente y esta

contenida en las frutas, las verduras y algunos cereales.

Pero, pensemos en pedirle a un marino, con ulceras en la boca que tome un buen vaso de jugo de naranja, imposible, luego entonces el manejo terapéutico era totalmente desconocido, sin embargo, en el momento en que la dieta de tierra proporcionaba en muy pequeñas dosis el ácido ascórbico, la mejoría era evidente.

Pero todo en la vida tiene su retribución, algunos navegantes, quizá muy pocos, tuvieron la fortuna de conocer las virtudes del mango en el regazo de alguna Isleña de piel color canela.

Por ello y en base a mi científica experiencia y respaldo académico, recomiendo ampliamente, para tratar cualquier mal, el contacto directo con las Isleñas, ya sean mulatas, apiñonadas y/o morenitas, incluso hasta para comer, no existe sobredosis y la verdad si causan adicción, pero, eso es algo que no tengo prisa alguna en estudiar su control y tratamiento.

Bibliografía.-

Medicina Interna
Farreras y Rozman
Vol. I
Novena Edición
Editorial Marin

Enciclopedia General del Mar
Vol. II
Ediciones Garriga

EL SAN JUAN NEPOMUCENO DE ARTESANÍA LATINA

Por Borja García Cabellos

Por suerte o por desgracia este es uno de los escasos navíos Españoles existentes en el mercado de las cajas de montaje de barcos de madera; de hecho, el otro existente, si no me equivoco es el navío San Felipe de una casa italiana, de dudosa existencia real, pero que puede considerarse como un modelo de navío basado en los manuscritos de D. Antonio Gaztañeta, y al cual se podría dedicar bastante tiempo y espacio. Existen, eso si, pequeños galeones, carabelas de todos conocidos y poco mas.

Por tanto creo que es de agradecer que la casa española haya editado este barco, representativo de una época que marcó el final del dominio de los mares por parte de España, lo que a la postre condujo a la independencia de los territorios de ultramar y al final de una potencia histórica como fue la nuestra. No entro a valorar aquí las razones de dicha decadencia, puesto que, ni es el lugar adecuado, ni me considero lo suficientemente docto como para escribir con autoridad acerca del tema. Como doctores tiene la iglesia, remitámonos a ellos que sabrán dar cumplida cuenta a nuestras inquietudes al respecto.

Como decía líneas arriba, son pocos los navíos existentes en el mercado, como tampoco son abundantes los planos que pueden encontrase en los museos mas importantes. Aún así quien quiera construir un modelo de navío perteneciente a nuestra historia, no tendrá más remedio que acudir a documentarse a dichos museos, hacerse con los planos y poner manos a la obra, lo cual, dicho sea de paso, es una forma de modelismo naval, si bien genuina y divertida, poco recomendable para quien empieza en este mundillo. Tengamos en cuenta, y creo que todos conocemos algún caso, que es tremendamente frecuente – demasiado, me atrevería a afirmar – encontrarse con gente que ‘’empezó un modelo, que continua sin acabar en lo alto del armario’’.

Llegados a este punto he de reconocer que yo pude ser uno de ellos, ya que a vista de pájaro, me doy cuenta que empezar con el Nepomuceno de Artesanía fue una osadía, teñida de insensatez y desconocimiento, de la que me arrepentí cientos de veces. Gracias al cielo que a cabezota no me gana casi nadie. Como ya he contado en otro lugar y en otro momento,

empecé haciendo un modelo de los que editan por fascículos, lo cual tiene sus ventajas e inconvenientes. El problema apareció cuando al cabo de unos días me encontraba con que las piezas incluidas en los cuatro fascículos mensuales que había recibido se terminaban y yo me quedaba sin ‘’vicio’’ hasta el mes siguiente. Ni corto ni perezoso me armé de valor y me fui a una tienda a hacerme con el San Juan Nepomuceno, que era un barco que llevaba metido entre ceja y ceja desde que años atrás lo vi, construido, en una tienda de modelismo sita en la calle Ibiza de Madrid. Lo cierto es que al llegar a casa y abrir la caja me asuste un poco. No es lo mismo ir recibiendo las piezas en pequeñas dosis, con sus correspondientes instrucciones, que abrir una caja y encontrarte planos, listones de madera de tamaños variados y colores diversos, piezas metálicas y pedazos de tela. Fue el primer aviso acerca de si me estaba metiendo en algo demasiado grande.

La historia, con la que no voy a aburrirte, amable lector, acabo bien tras dos a años y medio de trabajo. Hoy mi San Juan Nepomuceno reposa metido en una urna, que por cierto le viene grande, en el ático de mi casa, y yo lo muestro orgulloso a mis amigos. Y en este tiempo he ido aprendiendo cosas como terminología náutica, un poco de historia, algo sobre construcción naval; así mismo poco a poco voy aumentando mi biblioteca, y hago mis pinitos con modelos que no son estrictamente cajas de montaje, aunque estén basados en ellas. Todo con un final muy claro: por un lado ser capaz de tomar un plano del Museo Naval de Madrid, en concreto de El Montañés, y ser capaz de construirlo a partir de esa información, y por otro lado con intención de, a partir de las información obtenida de libros como El Arte de Fabricar Reales, del mencionado Gaztañeta, sin planos de ningún tipo, ser capaz de construir íntegramente un navío de dicha época.

Para ello cuento con el bagaje formativo obtenido del barco que es objeto de este articulo y en el que me voy a centrar a partir de este momento: El Nepomuceno de Artesanía Latina.

No es, como creo haber dejado claro, un modelo para novatos. De hecho no debería iniciarse algo de esta envergadura hasta el segundo o tercer modelo. Es grande, complejo, laborioso, y exige tener desarrolladas habilidades que, de no existir, llevaran a frustraciones sin fin y a errores que se verán cuando ya sea tarde.

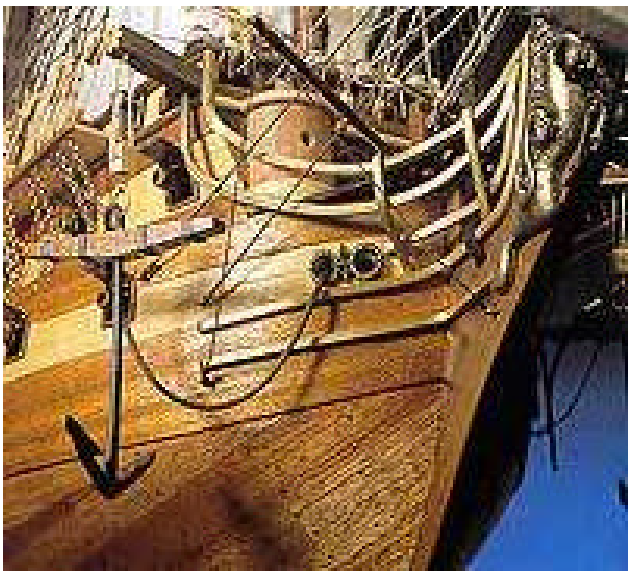
En cuanto al modelo en si, pese a que es denostado por muchos modelistas, mi opinión es que es un buen modelo, por supuesto mejorable en muchos sentidos:

- La maderas son de buena calidad: contrachapados para falsa quilla y cuadernas. Manzonia para el forro, ramin, sapeli. Solo me quejo del producto en que están troqueladas la tajamar, la quilla, el codaste y el timón: creo que es lo que se llama DM y es una porquería de material, deleznable, astillable y problemático si se moja.
- Los jardines y el espejo de popa son unas horribles piezas de latón: pero estas piezas, pintadas con un poco de gracia, no quedan mal del todo. Sin embargo se me ocurren dos cambios que deberían ser hechos en las mismas: por un lado el dibujo de las líneas de cubierta no llevan la correspondiente brusca, lo cual es curioso, por que el modelo, si la incluye

en el diseño de la cubierta; por otro lado, creo que el fabricante no aumentaría mucho el coste de modelo, aunque si su valor, si en lugar de estas tres piezas hubiera diseñado unos jardines y un

espejo a base de piezas de fotograbado, obteniendo, sin lugar a dudas una imagen mas fiel de lo que se supone era la popa del Nepomuceno.

- Faltan cuadernas y me explico: es un modelo bastante grande con solo 16 cuadernas. El problema es que en la zona media del casco, con un forro de manzonia de 1x6 mm al tratar de lijar para afinar el casco, antes de aplicar el segundo forro, la flexibilidad de dicho material hace que ceda en el centro del vano entre dos cuadernas, lo cual convierte en una labor tremendamente complicada la de lijar el barco. Por cierto, este ‘’detallito’’ no es privativo de Artesanía Latina, pues en la actualidad estoy construyendo el San Felipe de Mantua y todavía tiene menos cuadernas con un casco bastante mayor. Imagino que voy a tropezarme con la misma historia. El problema del barco de Mantua es que es muchisimo mas caro.
- Las cofas, que hay que construir enteras, son demasiado sencillas. Debería llevar, y por tanto incluirlas en los planos, las nervaduras típicas de las cofas de esta época. Yo las descubrí tarde. Pero no creo que sea mucho pedir que te las incluyan en los planos, más unas instrucciones de cómo hacerlas
- El manual debería incluir un inventario del material incluido en la caja, para poder identificar y localizar las piezas con mas facilidad.
- Los cañones son todos del mismo tamaño. Será mas barato para el fabricante, pero es un despropósito. Teniendo tres niveles de artillería como tiene, debería incluir otros tantos tamaños diferentes. Además, en las últimas versiones del modelo, los cañones son cilindros de latón, no son troncocónicos, como deberían ser, lo cual parece un paso atrás frente a los que tradicionalmente incluían, que además son los que aparecen en el manual.
- ¿Por que no incluyen en los planos los guardatimones?. ¿Es que se les han olvidado, o supone un desembolso muy grande incluir las dos portas extra y habilitar las correspondientes medias cañas de cañón?.
- Sin entrar en el tema de doble forro, si o



no, que eso es un asunto de cada cual, lo que si es cierto es que queda absolutamente cutre poner doble forro en la obra muerta y uno sencillo en la viva. Queda una unión espantosa entre ambas. Lo que yo hice para solucionarlo fue forrar por completo el casco. La otra opción podría ser no ponerlo, pero las medias tintas quedan un tanto extrañas.

- Los botes: ¿por qué uno solo?. Deberían ser dos o tres botes. ¿Es un problema de costes?. Creo que no, que dado el material de que están hechos añadir uno o dos botes más no encarecería excesivamente el resultado final.
- Por último, las velas. Señores de Artesanía latina, somos modelistas, no costureras, y no por ningún motivo sexista trasnochado ni nada por el estilo, sino por que por suerte o por desgracia nadie nos ha enseñado a coser. En mi casa, de hecho, no hay una máquina de coser. Y a los que nos gustan los veleros con velas nos supone un desembolso importante el tener que encargarlas. Incluso parece razonable si un modelo no las incluye, pero eso de que me aporten un fragmento de tela color crudo para que me las haga, me parece una tomadura de pelo, más si cabe teniendo en cuenta que otros modelos de la casa incluyen las velas cosidas.

Hasta ahora he comentado las cosa negativas, pero por supuesto no todas lo son. De hecho creo que es una buena maqueta, es más, al precio a que esta, es una magnífica maqueta con muchas posibilidades de mejora, lo cual es bueno. Apunto lo que me gusta de ella:

- Es un navío español, de lo que, por desgracia, carece el mercado. Es una verdadera lastima que en lugar de poner en el mercado una cosa como la Hermionne, no hayan editado algún navío de le época, como el Santísima Trinidad, o una fragata... Estoy convencido que aunque fuera un poco mas caro, muchos modelistas lo compraríamos.
- Esta bien diseñado, con buenos cortes en las cuadernas y demás piezas. Solo me quejo de que el corte no lo hagan con láser, lo que ahorraría muchas lijadas de rebabas, pero no es necesario, solo cómodo.
- Incluye material suficiente en cuanto a listones, y piezas, y si en algún momento hay algo que se hecha a faltar, basta con llamar a Artesanía Latina y te lo hacen llegar en pocos días. Lo cierto es que el trato que te dan es profesional, amable y eficiente, pero ¿si son así de eficaces, por que no cuidan un poco mas sus controles de calidad para que no falten piezas?. Lo comento por que me temo que es algo frecuente. No me ha pasado solo a mi, y aunque la respuesta que da la casa es, como he dicho, muy eficaz, creo que con un control de calidad adecuado, mejorarían su imagen, ahorrarían dinero y causarían menos molestias a los modelistas que adquieren sus productos.
- Una idea que me parece genial es pasar ampliamente de falsas cubiertas de contrachapado y forrar la cubierta a base de listones de manzonia. Es más realista. Pero puestos a serlo, y esto es algo que pensé cuando ya había forrado la cubierta principal, una buena idea sería, en lugar de usar listones corridos, utilizar

fragmentos de forma que quede un remedo de tablazón.

- Los planos son muy completos, y en unión con el libro de instrucciones adjunto, más que suficientes para llevar a buen termino el modelo. Posiblemente fuera de agradecer algo mas de información sobre como ‘’tejer’’ la jarcia. Pero, entendiendo que no es un modelo para principiantes, igual la idea es que quien se lía con semejante navío, ya sabe como hacer ballestrinques y como tender obenques y flechastes.

Un tema tratado en alguna ocasión con amigos modelistas es que el modelo distaba mucho de tener las medidas del barco real, y que no guardaba las adecuadas proporciones. En un principio me creí esta afirmación a pies juntillas, aunque ahora tengo mis dudas.

		Escala		Pie de Burgos	
		1/90		0,2786m	
Cota del barco	Medida en modelo (cm)	Medida real a escala (metros)	Medida en pies de Burgos	Datos Barco Real	Diferencia Porcentual
Quilla	51,00	45,90	164,75	173	-5,01%
Manga	16,00	14,40	51,69	51,4	0,56%
Eslora	62,30	56,07	201,26	196	2,61%
Relación					
Eslora / manga	3,89			3,81	2,1%

Mediante el simple método de utilizar una hoja de calculo, y dos sencillas operaciones matemáticas, una de cambio de escala y otra de cambio de unidades, he obtenido la tabla adjunta.

De ella yo deduzco que el modelo es bastante bueno, puesto que con excepción de la eslora, que nos lleva a una diferencia de un 5%, nos movemos en un terreno de diferencias menores del 3%, siendo la relación Eslora / Manga un valor bastante aceptable. No niego que podían haberse ceñido todavía más a los datos reales, pero insisto que las diferencias no parecen excesivamente significativas.

Por último me queda indicar los cambios que he realizado, a lo largo del proceso de construcción, que en realidad tampoco han sido tantos:

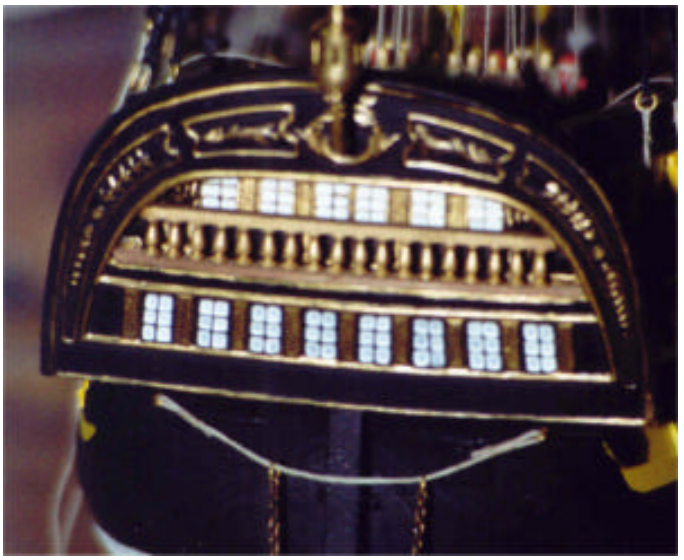
- La pintura: el modelo tal y como sugiere Artesanía Latina, es tremendamente soso. Ya se que existe el eterno debate de si pintura si o pintura no. Yo lo tengo resuelto a las mil maravillas: como el modelo es mío, hago lo que me da la gana. Y en este caso lo he pintado.
- He sujetado los cañones a la cubierta con los cuadernales mas pequeños que he encontrado, aunque mi amigo Ricard Llorens, en su momento, me envió unos todavía menores. Pero parece que estos últimos no se encuentran ya en el mercado, así que lo hice con lo que encontré, aunque soy consciente de que quedan fuera de escala.

- Cambie las cureñas de los cañones que vienen en la caja por unas cureñas que encontré en una tienda madrileña. Son de madera, y me gusta el acabado que tienen.
- Dejé las portas de los cañones cerradas, excepto las correspondientes al pozo del combes. Lo cierto es que ahora, si tuviera que hacer de nuevo el barco, o pudiera arreglarlo sin hacer demasiado estropicio, quitaría las portas de estos puestos en concreto.
- Coloqué dieciocho columnas en la balaustrada del espejo de popa, en lugar de las ocho que indican las instrucciones, con lo que el espejo gana algo de

realismo. Así mismo añadí, aunque ya lo he dicho, las portas, cerradas, de los guardatimones.

- He puesto dos botes en lugar de uno solo. El segundo es de la marca Amati, de madera. Es una pequeña maqueta en si mismo.
- Cambie el hilo color crudo que trae la caja para la jarcia firme por hilo de color negro, tanto en obenques como en los flechastes.

Insisto en mi idea de que siendo un modelo hermoso, y emblemático para los que nos gusta la historia, se podrían cuidar alguno s detalles para elevar, creo que sin



un incremento de coste excesivo, al nivel de otras casas de modelismo un barco que tiene unas posibilidades fabulosas, y que trabajándolo un poco puede hacer que le modelista se sienta muy orgulloso de su obra.

BIBLIOGRAFIA NAVAL COMENTADA (I)

Por Pedro Mangado

Ninguno tendremos ninguna duda de que la documentación es absolutamente imprescindible. Cuanto más profundicemos en nuestros conocimientos de arquitectura naval y modelismo, mejores barcos podremos construir y más querremos saber. Incluso a veces la fase de documentar un modelo es más divertida en si misma que la ejecución del modelo que estábamos planteando.

Muchas veces la falta de esta documentación puede ser un obstáculo insalvable y conducirnos a ponerle un elemento completamente anacrónico a lo que estemos construyendo.[1]

La que va a continuación es solo la lista comentada de los libros que, con los años, han ido engordando mi biblioteca naval. No es exhaustiva, ni la más exacta, ni la más amplia ni la más nada de nada (además no esta completa, todavía no tengo muchos de los volúmenes que quiero, cada año salen nuevos y solo hay que darse una vueltecita por Cal Matías). Es, simplemente, la que a mi me sirve. Por poner un ejemplo: hay poquísimos libros referentes a buques del s.XIX, porque a mi ese periodo en concreto no me gusta (por muy fascinante que sea, que lo es).

Por otra parte no hay ningún ánimo de publicidad ni encubierta ni descubierta ni de ningún otro tipo. Tampoco en los comentarios de cada libro hay ánimo de nada, solo me he limitado a expresar la opinión que me merece cada libro sin consultar a nadie más que a la almohada. He redactado la lista solo como una información que puede ser útil a unos amigos que comparten la afición más bonita que se puede tener, por lo que solo espero que le sea de utilidad a alguien.

Una idea que lanzo al aire es que alguien mas se anime en este sentido y podamos, con el tiempo, reunir una extensa bibliografía comentada que nos sea a todos de utilidad.

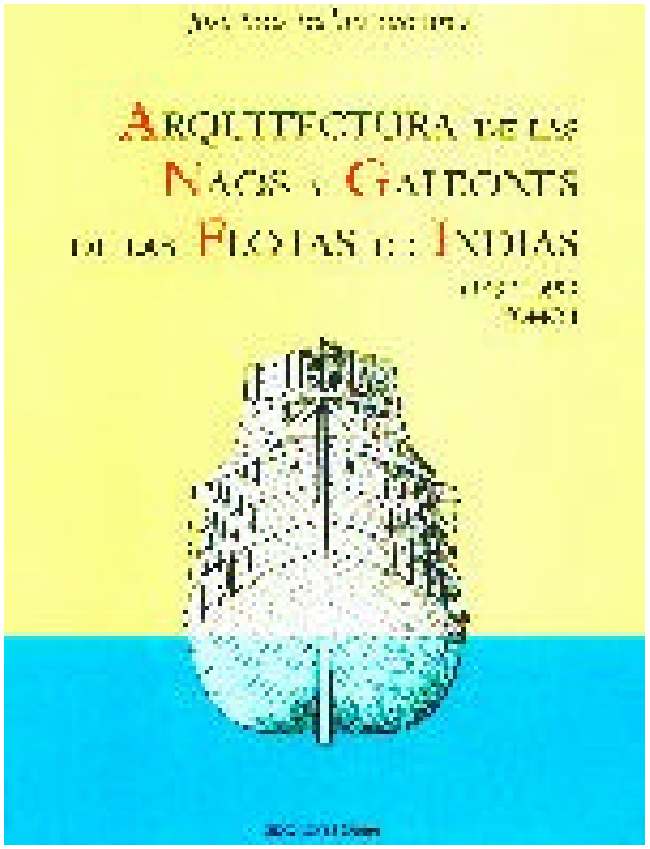
REFERENCIA Y ARQUITECTURA NAVAL

ARQUITECTURA DE LAS NAOS Y GALEONES DE LAS FLOTAS DE INDIAS José Luis Rubio Serrano. Editorial Seyter 1991. 2 tomos de 230 págs. cada uno. Con planos

De referencia absoluta en cuanto se refiere a galeones. Rezuma conocimiento de arquitectura e ingeniería naval en cada página. En dos volúmenes separados cronológicamente, repasa toda la dilatada historia de estos barcos míticos y como eran en los diversos momentos. Muy técnicos, pero con un poquito de esfuerzo y una calculadora al lado se entienden bien, y se puede llegar a comprender las diferencias entre las distintos tipos de toneladas y los arqueos, e, incluso, a entender que diablos es un “Pie de Burgos”. Quizás faltan detalles de los barcos del tipo de la motonería, o la decoración. Además, tienen intercalados unos capítulos de historia muy amenos

[1] O puede ser divertido. Que no hubiera dado D. Francisco Javier de Uriarte por tener en Trafalgar los cañones del “Canarias” que ahora le podemos montar al “Santísima Trinidad”. No quiero ni pensar en el barco que saldría.

(aunque en algunos aspectos, quizá, discutibles). Al final del tomo primero están los planos casi completos del San Martín, el galeón de D. Álvaro de Bazán. En resumen muy recomendable si se va a hacer un galeón español o para documentarse en general sobre los barcos de alto bordo de este periodo.



ARTE DE FABRICAR REALES Antonio de Gaztañeta Yturribalzaga. Ed. Lunwerg Editores SA, Barcelona, 1992. 2 Vols. Edición Comentada del Manuscrito Original.

Una autentica joya, pero hay que armarse de paciencia al leerlo, porque a la dificultad técnica, que no es poca, hay que sumar que esta escrito en español del s.XVII-XVIII y a veces hay que repasar un párrafo cinco o seis veces para enterarse de que esta hablando, pero describe casi completo el proceso de construcción de un navío que luego fue “Nuestra Señora de la Concepción y de la Ánimas”.

El fallo es que es un poco caro y no tiene tantas ilustraciones como se desearían, pero las pocas que tiene son como para enmarcarlas.

Son dos tomos uno con el facsímil del texto original y el otro con la transcripción y un estudio muy interesante sobre aspectos relacionados.

BANDERAS DE LA MARINA DE ESPAÑA Museo Naval de Madrid 1985

Más que un libro, es un catalogo informativo del Museo Naval de Madrid, pero bastante útil para no caer en los fallos a los que inducen muchas veces los fabricantes respecto a las banderas que ponen en los kits. Ojalá fuese un libro más grande que tratase el tema con mayor profundidad, pero aun así es muy recomendable por la autoridad de la fuente que lo publica.

BUQUE DE LA ARMADA ESPAÑOLA (1834-1885) J.Lledó Calabuig. Editorial Agualarga 1998. 173 págs.

Muy interesante para los amantes de los barcos a vapor del s.XIX. Dá listas muy completas y tiene un montón de documentación fotográfica de los buques. Incluso hay fotos de los navíos de línea ”Reina Isabel II” y “Rey Don Francisco de Asís” en servicio, que debieron ser los últimos que se construyeron en el mundo (1852 y 53).

Para los que no somos especialmente devotos del s.XIX es muy curioso, y para los que lo son, es muy útil.

BUQUES DE LA ARMADA ESPAÑOLA (POSGUERRA) J. L. Coello Lillo. Editorial Agualarga, 2000. 300 págs.

Un catalogo exhaustivo sobre los buques dados de alta en la Lista de la Armada entre en final de la Guerra Civil y 1975, aproximadamente. Se comenta no solo las cacterísticas de los buques sino la historia, que en muchas veces es interesantísima como el caso del famoso submarino G-7.

Tiene una cantidad enorme de fotografías y me parece realmente útil.

CEREMONIAL MARÍTIMO Editorial Naval, 1988. 106 págs.

Un libro que explica las tradiciones de la Armada española y la manera de comportarse uno en un barco de guerra e indica desde como pasear por cubierta hasta como recibir a la oficialidad de un buque de otra nacionalidad. También explica porque normalmente los uniformes de la Armada son blancos. Es curiosísimo para los profanos -como yo- y, a mi juicio un intento de mantener esas tradiciones en las que es tan rica la Armada. Por otra parte puede ser muy útil si uno se plantea la realización de dioramas navales con figuras.

DICCIONARIO MARÍTIMO ESPAÑOL Capitán de Fragata Timoteo O´Scanlan. Museo Naval de Madrid, 1974. Facsímil de la edición de 1831

Mi diccionario de referencia, ya que solo incluye términos hasta principios del s.XVIII que es hasta donde yo hago barcos, pero la mayoría han sobrevivido después en la historia de la vela; lo que no viene es ningún término posterior, pero es de una total fiabilidad, al fin y al cabo es contemporáneo de lo que describe. Esta lleno de acepciones curiosas. Es incomodo de consultar porque hay un apéndice extra en el que también hay que buscar, pero al final vienen unos vocabularios en varios idiomas que son muy útiles. Bajo mi punto de vista absolutamente recomendable

DISQUISICIONES NÁUTICAS Cesáreo Fernández Duro. Ministerio de Defensa, 1996. 7 tomos

Una serie de ensayos-apuntes sobre distintos temas náuticos de siglos pasados desde la ornamentación de las galeras hasta un estudio sobre los distintos animalejos con los que tenían que bregar los marinos de otros tiempos. El lenguaje es decimonónico y muchas veces espeso de leer, pero se pueden sacar multitud datos leyendo entre líneas, cuando no de forma explícita como en el capitulo sobre biografías de marinos españoles.

Son varios volúmenes, pero bastante baratos y, en general bastante amenos.

MODELISMO

ANATOMÍA DEL H.M.S. VICTORY C. Nepean Longride. Sin editorial. 605 págs. y anexo de fotos y planos

Un gigantesco tratado sobre construcción naval inglesa en el s.XVIII. El autor cuenta

pasito a pasito el proceso de realización de un modelo del Victory que ahora esta en el Museo de la Ciencia de South Kensington y que le llevo bastantes años terminar (Guerra Mundial por medio). Describe el barco pieza a pieza desde la quilla hasta el último cabo de la arboladura, y, además esta intercalado de diversas técnicas modelísticas de total vigencia la mayoría de ellas, incluyendo una maquinaria para hacer cabos. También tiene bastantes esquemas y al final un anexo de tos y planos. Además muchas de las cosas son aplicables a la gran mayoría de barcos del s.XVIII. En resumen: es como unas gigantescas instrucciones de cómo hacer un Victory paso a paso.

BARCOS EN BOTELLAS Francisco Javier Llorente. CEAC, 1992. 60 Págs.

Plantea la realización de dos diseños de barcos para hacerlos dentro de una botella de manera muy simple. Quizás un poco escasito, pero como iniciación esta muy bien y te quita la curiosidad de cómo se mete un barco dentro de una botella, o de una bombilla.

COMO CONSTRUIR DIORAMÁS Sepherd Paine. Cúpula, 1993. 280 págs.

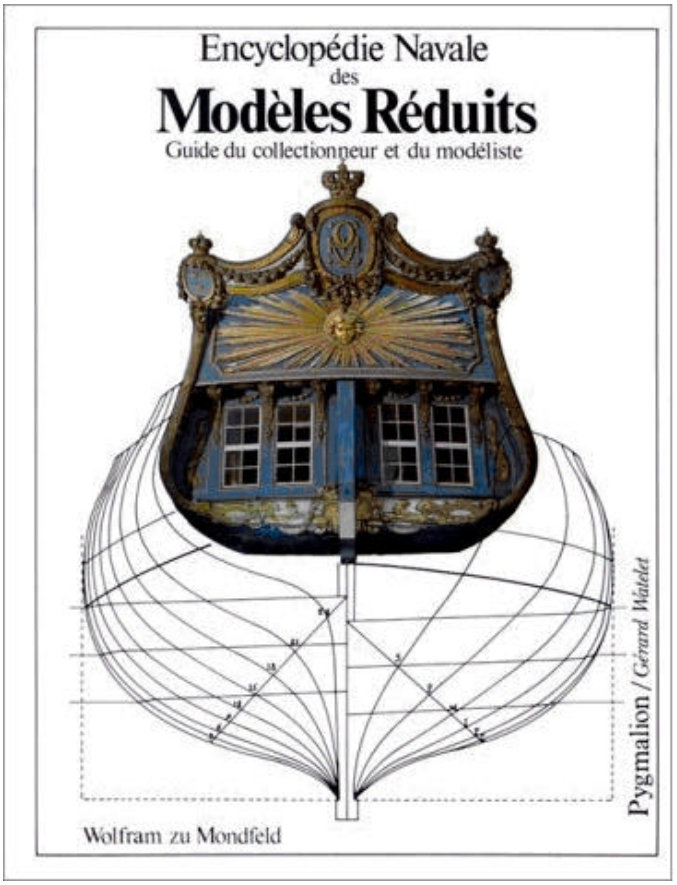
Un libro clásico, completísimo y eminentemente práctico sobre la manera de diseñar, hacer y rematar distintos tipos de dioramas. Esta muy orientado a dioramas de vehículos militares (se entiende que terrestres), sobre todo carros, pero con un poco de imaginación es muy adaptable a lo naval.

Tiene capítulos sobre planteamiento en general de las escenas, sobre cajas negras, sobre uso de materiales (que muchas veces no conocemos), sobre pintura de figuras y sobre construcción de terrenos.

Yo lo tengo gastadísimo de leerlo y releerlo y se lo recomiendo a todo el mundo que quiera ir un poco más lejos en el modelismo en general.

ENCYCLOPEDIE NAVALE DES MODELES REDUITS W. Zu Mondfeld. Pygmalion, 1979. 351 págs. con la bendita traducción de Guinea **hobbies**

Una más de las biblias totales del modelismo. Esta detallado cada parte de un barco y hay una sección muy útil sobre las dimensiones de la arboladura. Es más un libro de consulta que de lectura. Tiene un montón de ilustraciones y la gran mayoría de ellas muy útiles (aunque todavía no he acabado de saber donde desaguan las



bombas de sentina del s.XVIII) agrupadas por partes del barco y mostrando distintas épocas y nacionalidades de ese elemento.

El problema es que está en francés, pero se soluciona muy bien con el cuadernillo de traducción que suministra una tienda de Internet muy conocida[2] y, para mí que no paso del "Oh la lá", es imprescindible. Un consejo con esta opción: poner en el cuadernillo la correspondencia de paginas con el libro; se gana un montón de tiempo encontrando lo queremos.

En mi opinión imprescindible cuando ya se tiene un nivelito.

GUÍA DE MODELISMO NAVAL Gregorio Pini. Editorial de Vecchi (Amati), 1997. 158 págs.

Un librillo de cómo hacer un barco paso a paso y describe someramente las partes de los barcos. No esta mal como iniciación muy básica, pero dentro de este nivel considero que hay otros mucho mejoras. Tiene errores importantes de traducción, pero que se cogen fácilmente y esta profusamente ilustrado. Lo malo es que presenta las cosas "a la italiana" o sea parece que son muy fáciles de hacer a primera vista y te ahorran trabajo, pero cuando te pones a hacerlas te das cuenta de que te has complicado la vida enormemente. Al final hay un capitulo sobre barcos de plástico y otro sobre barcos en botella, pero muy básicos.

Por otra parte el libro parece un catálogo de Amati, lo que tampoco es de extrañar porque esta editado por esta casa.

En definitiva fue útil antes de que aparecieran otros, pero hoy por hoy es un libro bastante evitable

IL GRANDE LIBRO DEI MODELLI NAVALI Orazio Curti. Mursia, 1968. 550pags. Italiano

Este si que si es bueno. Yo me lo compre hace unos años por correo creyendo que era el de Monfield y no me arrepiento del error en absoluto. Es un tratado muy completo de modelismo naval con unas ilustraciones que son una auténtica belleza.

Los capítulos van estructurados en función de las diversas partes del barco (casco, arboladura, artillería, etc...) empezando por uno de técnica para el trabajo de la madera.

El inconveniente es que esta en italiano, y puede ser difícil para el que no lo hable bien. Por otra parte las técnicas expuestas son un poco antiguas, pero perfectamente válidas,.

MANUAL DE MODELISMO Jackson & Day. Ed. Hermann Blume, 1981. 350 págs.

Es bastante antiguo, pero también muy entretenido. Corresponde al típico libro de los años 80 "Hágalo usted mismo".

En el se repasan varios aspectos del hobby en general desde construcción de dioramas y paisajismo a pintado de figuras, técnicas básicas en general y trenes. Paradójicamente de lo único que no habla es de modelismo naval estático, pero no me parece malo el capítulo sobre el radiocontrol de barcos.

[2] www.guineahobbies.com

Los métodos expuestos están, en su mayor parte, superados, pero eso me parece parte del encanto de este libro: saber como se hacían las cosas hace unos pocos años, pero no hace tantos que hayan cambiado en exceso. Por otra parte hay un montón de técnicas vigentes y de utilidad, más en el modelismo en general que en el naval

MARINES EN BOUTELLE Gérard Aubry. Editorial Rigel, 1997. 80 págs. Francés

Este le compré creyendo que algún francoparlante de mi familia me ayudaría con la traducción. Iluso. Me tendré que apuntar a un cursillo. De todas maneras merece la pena por la gran calidad de las fotos de barcos en botella que tiene y la enorme calidad y originalidad de los modelos que presenta. Imaginad el arca de Noé dentro de una botella, el hundimiento del Titanic en una serie de cuatro botellas, vistas de faros y de la costa.

Supongo que el texto debe estar a la altura porque aunque el libro es finito, tiene bastante letra. Por lo poco que he podido deducir enseña más o menos el proceso de construcción y da algunos truquillos.

MODELISMO DE BARCOS DENTRO DE BOTELLAS F.R.Berchem. Ed. Hermann Blume, 1989. 85 págs.

Un libro más de barcos en botella, que añade muy poco a los básicos en la materia. Lo original son los diseños propios de este, las plantillas a tamaño natural para las piezas de las que están salpicadas los capítulos de cada modelo y la economía de materiales, ya que cada modelo esta diseñado para construirse durante una travesía al ser el autor marino.

HISTORIA Y ENSAYO

BARBEROS, CIRUJANOS Y GENTES DE MAR Mikel Astraín Gallart. Ministerio de Defensa, 1996. 236 págs.

A pesar del prometedor título, el contenido de este libro no es ni mucho menos el que me esperaba en un principio. Lo adquirí pensando en un estudio sobre la vida mas o menos cotidiana de los médicos navales del famoso Colegio de Cirugía de Cádiz a bordo y me encontré con un estudio serio y profundo de la evolución de este cuerpo durante todo el s.XVIII.

Exhaustivamente documentada en base a legislaciones, ordenanzas y otros textos, desgraciadamente, se quedaba un poco lejos de mis perspectivas. Recomendable solo para los que quieran un monográfico muy centrado en el tema.

DEL MAR EN LA HISTORIA DE ESPAÑA Eliseo Álvarez Arenas.. Editorial Naval, 1987. 208 págs.

Un resumen extenso de la historia marítima de España en un libro que está espléndidamente editado e ilustrado. Da una visión de conjunto muy buena sobre el tema desde un punto de vista bastante “aséptico” y no se mete en juicios de valor ni en críticas en casi ningún sentido.

Las ilustraciones son de mucha calidad y hay un montón de retratos de Capitanes Generales de la Armada, mapas de época y muchas cosas.

En definitiva que no es muy profundo, pero es muy entretenido. Inmejorable como iniciación a la Historia marítima de España

EL PRIMER VIAJE DE COLÓN Julio F. Guillén. Editorial Naval, 1990. 231 págs.

No es otra cosa que el diario de Cristóbal Colon comentado a pie de página punto por punto.

Deduce las derrotas y da referencias geográficas, cartográficas y náuticas que son de mucha utilidad

Muy ameno y clarificador respecto a muchos puntos que, realmente, no son tan fáciles de entender a la primera. Para mi gusto una lectura apasionante y muy curiosa.

GUARNIZO, UN ASTILLERO DE LA CORONA Juan M. Castañedo Galán. Editorial Naval, 1993. 192 págs.

Un libro tremendamente instructivo y bastante útil. En una primera parte cuenta la historia del real astillero de Guarnizo en Santander, la cual nos ayuda a dar un salto atrás en el tiempo.

La segunda y tercera partes son las más jugosas y habla de los barcos que se hicieron, sus características, su artillería y sus circunstancias. Una mina, mas histórica que modelística, pero una mina.

Al final hay varios apéndices documentales

HISTORIA DEL COMBATE NAVAL DE LEPANTO Y JUICIO DE LA IMPORTANCIA Y CONSECUENCIAS DE AQUEL SUCESO Cayetano Rosell. Editorial París-Valencia. Edición facsímil de la de 1853. 260 págs.

A pesar del tamaño del titulo, el libro no deja de ser un ensayo sobre lo que paso antes y después de "La más grande ocasión que vieron los siglos", pero sobre la batalla en si misma, más bien poco. Eso si, es muy entretenido de leer por su rimbombante redacción decimonónica. Realmente es un trabajo presentado por su autor a la academia de Historia en su día (hace 150 años).

Como siempre en este tipo de libros la descripción de los barcos brilla por su ausencia

HISTORIA MARÍTIMA DEL MUNDO M. de Brossard. Edimat, 2000. 681 págs.

Un volumen enorme con un contenido muy mediocre por no decir malo y tendencioso. Es la historia de la marina vista por los franceses y a la francesa, es decir todo lo han hecho ellos. Los españoles prácticamente ni aparecemos y hasta en la batalla de Lepanto les da el merito a los Venecianos.

Lo único bueno que tiene es que es baratísimo para el tamaño que tiene[3] y unos capítulos dedicados al Extremo Oriente que no puedo criticar dado mi nulo conocimiento del tema.

Totalmente desaconsejable y una perdida de tiempo a no ser que se tenga interés en la historia de la navegación "a la francesa".

[3] Pero sin embargo, paradójicamente, no pesa mucho, por lo que su utilidad como contrapeso para poner encima de las tracas de cubierta mientras se seca la cola es discutible.

LA NAO SANTA MARIA. ASÍ LA CONSTRUÍ (II).

Por *Ramón García-Tuñon López*

Hemos dejado el casco listo, en él numero anterior. Ahora vamos al montaje de arboladura, jarcia y velas. En esta parte del montaje solo hay que seguir las instrucciones que vienen en la caja de A.L. pero teniendo muy en cuenta las medidas y diámetros de los palos y velas.

Para confeccionar el BAUPRES me atuve a las medidas del plano ampliado que había sacado antes de iniciar el montaje. Como las medidas no son estándar, me costo hacerme con un redondo de madera de la medida necesaria, así que buscando entre los "sobrantes" que todos tenemos encontré un palo de pincel que se ajustaba perfectamente al tamaño y medidas del bauprés, según plano. Después de un buen lijado para quitarle el brillo que tenia y cortando a la medida exacta pude confeccionarlo tal y como viene en las instrucciones. Solamente habrá que biselar el extremo del mismo en su contacto con la cubierta y ponerle un par de clavitos para afianzar la unión.

Para el TRINQUETE, no tuve problemas ya que en las tiendas de modelismo había redondos de la medida adecuada. Lijado y afinamiento en el extremo, como siempre, y listo. Aquí cabe una advertencia: según los planos, la cruceta o empalme entre el palo y el mástil de la bandera de I&F, que va en este palo, dicha cruceta de forma ovoide se ve en vertical. Me imagino que iría en horizontal, y así la puse, dándole la forma de una plancha rectangular, redondeada por sus caras anterior y posterior, ya que no creo que nadie pudiese utilizarla verticalmente, y tome datos de fotografías y no veo esa verticalidad de la cruceta por ninguna parte. En lo demás, al igual que en los demás palos, se sigue perfectamente el montaje de los aparejos de cada uno. Aquí quiero hacer una aclaración que vale para toda la maqueta. Al tratarse de un barco que vamos a hacer partiendo de unos planos comerciales, pero ampliándolos y mejorándolos, es muy conveniente informarse mediante una investigación lo más amplia posible, a través de libros, fotografías o cuadros, etc. Yo en concreto me guié por los informes de D, José Mª. Martines Hidalgo en sus libros y enciclopedias. De esta forma se pueden hacer ciertas modificaciones al aparejo que mejoran mucho el modelo.

El PALO MAYOR lo confeccione igual que el Trinquete, solo cambiando las medidas y sin ninguna dificultad para encontrar una varilla redonda que se adaptase a las medidas del mismo. Todo lo demás dicho sobre el trinquete me vale para el mayor.

Pero hay, amigo modelista, este palo tiene cofa. Y menuda cofa. Aquí me tire unos cuantos días buscando la manera de construirla, ya que en el modelo de caja venía prácticamente echo. Por fin, después de darle unas cuantas vueltas al asunto, me decidí por tomar medidas del plano y con un compás dibujar dos anillos en la chapa de 2 mm. que había elegido para la base y los pasamanos de la cofa. Una vez taladrada la madera, lima redonda y lijado me encontré con dos anillos de madera que debía de pegar a cierta distancia uno del otro y con distinto diámetro. Para darle una forma firme utilice cola de contacto y tiras de sapeli de 0,5 hasta conseguir una forma de cofa con muchos huecos pero que poco a poco fui cubriendo con mas tiras tipo

"atún". Una vez seca la susodicha, la forre completamente con sapeli, le di una mano de imprimación y la teñí con tinte de madera de color sapeli. Le haces los taladros correspondientes para el palo y pasar los obenques, le pegas por la parte interior las fijaciones para amarres, como vienen en el plano y ya tienes la cofa hecha.

El PALO DE MESANA, me volvieron a crear los mismo problemas que el Bauprés, pero allí estaba la caja de "sobrantes" y efectivamente encontré algo que se ajustaba a las medidas del mismo. Este palo no representa ninguna dificultad salvo colocar la cruceta en la misma forma que en el trinquete.

Para confeccionar las distintas vergas, no hay ninguna dificultad, ya que en los planos ampliados se detallan muy bien las medidas y diámetros. Solo volver a repetir que hay medidas no estándar y que solo nos queda la solución de comprar una varilla de mas diámetro y darle a la lima y a la lija en abundancia o tener algún sobrante de otros modelos o palos de pinceles que se ajusten a las medidas necesarias. Se arman las vergas según los planos pero teniendo en cuenta que si el aparejo de maniobra los vamos a mejorar por informaciones adquiridas, debemos pensar que habrá que poner tal vez mas motones o cuadernales de los que tren los planos, y aquí volvemos a la importancia de una buena investigación.

Para la jarcia utilice hilos de distintos gruesos que se adquieren en cualquier mercería, embreándolos con una pintura mate disuelta en aguarrás y pasándoles luego una cera virgen de abeja. Me refiero a la jarcia firme. Para la jarcia de labor utilice hilos del mismo tipo, más delgados, por supuesto, y sin teñir, solo pasados por cera para quitar la pelusilla.

Las velas, también se sacan de los planos ampliados, las confeccione con tela "cruda" y después de lavarlas y no plancharla les di un bordillo en todos su lados y les cosí un hilo grueso para hacer el relingado con sus correspondiente puños en cada vértice. Las cruces típicas las pinte con esmalte rojo y una vez secas y colocadas, les di forma con un spray de laca "fuerte" de las utilizadas en peluquería. Una vez colocadas las oriente como si el barco recibiese el viento por la amura de babor, con lo que el efecto de navegación es mas real.

Y por ultimo vino la confección de las banderas. Las corte a medida en la misma tela que para las velas, pero a la tela le di una mano de imprimación por las dos caras. Una vez seca vi que la tela tenia bastante

rigidez. Las corte a la medida, dándoles a la bandera forma redondeada en uno de sus extremos verticales. Las dividí en cuatro cuarteles, dos rojos y dos blancos, en oposición y pinte sobre el rojo un castillo amarillo y sobre el blanco un león rojo, en cada cuartel y por ambas caras. En el trinquete hice una bandera blanca con las iniciales I,F en verde, con una de las caras de la misma redondeada. Hice un gallardete triangular, para colgar de la cofa del palo mayor y que llegase hasta mas de la mitad del mismo. Va dividido en dos franjas verticales blanca y roja con un cuadrado rojo y blanco en su parte superior donde también van pintados, como en la bandera, los castillos y leones.

Por ultimo las coloque en sus mástiles, como viene en los planos y coloque el farol de popa que no me dio ningún trabajo hacerlo. Lo compre en una tienda de modelismo.

Y aquí se acabo la construcción de la NAO SANTA MARIA, el barco más famoso de la historio.

Espero haber ayudado a que alguien se decida ha hacerlo de esta forma y así disfrutar mas de un modelo comercial que se puede mejorar mucho.

Si alguien precisa alguna aclaración mas o discutir algún detalle, puede dirigirse a la dirección de la revista y gustosamente contestaremos.